SCHRIFTELIJKE VRAGEN AAN DB STADSDEEL CENTRUM - UTRECHTSESTRAAT

Amsterdam, 18 juli 2026 – VVD-fractie – Monique Hollenkamp, Elise Aarnink

Draagvlak en representativiteit

1. Welke organisaties, BIZ'en en belangenvertegenwoordigers zijn betrokken geweest bij de voorbereiding van het voorstel voor eenrichtingsverkeer Utrechtsestraat?

2. Kan het dagelijks bestuur aangeven of in het geval van BIZ’en onderscheid is gemaakt tussen de ondernemers-BIZ (uitbaters/huurders) en de vastgoed-BIZ (eigenaren van panden)?

3. Beschikt het dagelijks bestuur over gegevens waaruit blijkt dat een meerderheid van de ondernemers/uitbaters in de Utrechtsestraat voorstander is van eenrichtingsverkeer? Zo ja, kan het deze gegevens openbaar maken?

4. Welke betekenis kent het DB toe aan de uitkomst van het bewonersonderzoek waaruit blijkt dat, na geholpen bekendheid met het uiteindelijke voorstel ruim 90% van de bewoners zich tegen eenrichtingsverkeer heeft uitgesproken. Op welke wijze wordt deze uitkomst betrokken bij de uiteindelijke besluitvorming?

Onderbouwing van de noodzaak

5. Op basis van welke objectieve afweging concludeert het DB dat in de huidige situatie sprake is van een verkeersveiligheidsprobleem dat uitsluitend of hoofdzakelijk met eenrichtingsverkeer kan worden opgelost?

6. Welke geregistreerde ongevallen, bijna-ongevallen, meldingen en overige objectieve gegevens over de verkeersveiligheid in de Utrechtsestraat liggen aan het voorstel ten grondslag, over welke periode zijn deze gegevens verzameld en hoe verhouden zij zich tot vergelijkbare winkelstraten?

7. Welke concrete en meetbare doelstellingen wil het DB met eenrichtingsverkeer bereiken en binnen welke termijn moeten deze doelstellingen zijn behaald?

8. Waarom zijn in het kader van de veiligheid uitsluitend varianten onderzocht waarbij de verkeersstructuur ingrijpend wordt gewijzigd door eenrichtingsverkeer of het weren van autoverkeer, en is in de onderzoeksopzet geen volwaardige ruimte geboden aan alternatieven binnen de bestaande verkeersstructuur?

9. Waarom is het scenario 'behoud van de huidige verkeersstructuur' gecombineerd met alternatieven als aanvullende of intensievere of handhaving, aanpassing van venstertijden, intelligente toegang of aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen binnen de bestaande verkeersstructuur niet als volwaardig alternatief onderzocht en doorgerekend?

10. Kan het DB duidelijk maken hoe eenrichtingsverkeer zonder herprofilering van de straat bijdraagt aan de verkeersveiligheid in zowel de Utrechtsestraat als in de omliggende straten en grachten? Op welke onderzoeken, verkeerskundige analyses en objectieve gegevens baseert het DB deze verwachting?

11. Tijdens het voorlichtingstraject is aangevoerd dat eenrichtingsverkeer zonder aanvullende inrichtings- en handhavingsmaatregelen nieuwe verkeersveiligheidsrisico's kan veroorzaken. Welke risico's heeft het DB onderzocht en op grond waarvan concludeert het DB dat deze risico's voldoende worden ondervangen?

12. De quickscan concludeert dat een keuze tussen oplossingsrichtingen pas mogelijk is wanneer er een visie bestaat op het toekomstige profiel en karakter van de Utrechtsestraat. Beschikt het DB over een dergelijke visie en zo ja, wat is daarin het beoogde karakter van de straat? En hoe is daarbij rekening gehouden met de huidige functie van de Utrechtsestraat als buurtwinkelstraat voor omwonenden?

Verkeersmodel en betrouwbaarheid

13. Het verkeersonderzoek stelt dat het gebied rond de Utrechtsestraat ‘eigenlijk te fijnmazig is om met het verkeersmodel de effecten goed in beeld te brengen’. Waarom is geen aanvullende microsimulatie of nadere verkeerskundige analyse uitgevoerd?

14. Welke bandbreedtes en onzekerheidsmarges behoren bij de in het rapport genoemde verkeersintensiteiten per straat? Het rapport stelt namelijk expliciet dat het model een hulpmiddel is en geen absolute waarheid en dat de resultaten altijd een bandbreedte kennen.

15. Op basis van welke aanvullende onderzoeken concludeert het dagelijks bestuur dat de effecten op woonstraten zoals de Falckstraat, Reguliersgracht, Achtergracht, Huidekoperstraat, Nieuwe Looiersstraat aanvaardbaar zijn, nu het verkeersmodel juist voor dit type straten minder betrouwbaar is?

16. Op welke wijze zijn werkzaamheden, laad- en losactiviteiten en tijdelijke blokkades van Prinsengracht, Keizersgracht, Herengracht en Reguliersgracht meegenomen in de verkeerskundige beoordeling van de effecten van eenrichtingsverkeer? Op grond waarvan acht het DB de verwachte extra verkeersbelasting op deze grachten aanvaardbaar?

17. Welke verkeersintensiteiten worden per omliggende straat verwacht na invoering van eenrichtingsverkeer en welke objectieve criteria, normen of grenswaarden hanteert het DB om de verwachte toename als ‘beperkt’ of ‘aanvaardbaar’ te kwalificeren?

Gevolgen voor omliggende woonstraten

18. Welke objectieve criteria zullen worden gehanteerd om vast te stellen wanneer sprake is van de in de adviesnotitie genoemde ‘excessieve overlast’ die aanleiding geeft tot aanvullende maatregelen?

19. Welke aanvullende maatregelen worden overwogen als uit de monitoring blijkt dat sprake is van excessieve overlast of verkeersonveiligheid? Kan het DB daarbij ook besluiten de gekozen verkeerscirculatie geheel of gedeeltelijk terug te draaien als vooraf gestelde doelen niet worden bereikt?

20. Hoe beoordeelt het DB het omrijden via de Weteringschans, Vijzelgracht en Vijzelstraat voor verkeer dat de Utrechtsestraat en omliggende straten moet bereiken? Welke maximale omrijdafstanden en extra reistijden acht het DB daarbij aanvaardbaar?

Economische effecten en bereikbaarheid

21. Heeft het dagelijks bestuur onderzoek gedaan naar de gevolgen van eenrichtingsverkeer voor de bereikbaarheid, bevoorrading, reistijden en omrijdafstanden van bewoners, ondernemers, zorgverleners, hulpdiensten, onderhoudsbedrijven, taxi's, bezoekers en leveranciers? Zo ja, kan het de uitkomsten per groep inzichtelijk maken?

Monitoring en evaluatie

22. Is het DB bereid vóór een eventueel besluit nulmetingen uit te voeren van verkeersintensiteiten, verkeersveiligheid, reistijden, bezoekersaantallen en economische effecten, zodat de gevolgen na eventuele invoering objectief kunnen worden geëvalueerd? Zo nee, waarom niet?

23. Onder welke vooraf vastgestelde omstandigheden wordt het eenrichtingsverkeer aangepast of teruggedraaid en wie neemt daarover het besluit?

Proces en participatie

24. Welke concrete invloed kan de inbreng van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden nog hebben op het uiteindelijke besluit? Welke onderdelen van het voorstel staan nog daadwerkelijk open voor wijziging of heroverweging?

25. Welke betekenis kent het dagelijks bestuur toe aan het draagvlak onder direct betrokken bewoners en ondernemers en kan onvoldoende draagvlak aanleiding zijn het voorstel niet uit te voeren? Zo ja, onder welke omstandigheden? Zo nee, waarom niet?

26. Is het dagelijks bestuur bereid af te zien van invoering van eenrichtingsverkeer in de Utrechtsestraat als uit de beschikbare of

aanvullende onderzoeken niet blijkt dat deze maatregel aantoonbaar bijdraagt aan de beoogde verbetering van de verkeersveiligheid? Zo nee, waarom niet?

=======